

**Mémoire dans le cadre des consultations de
l'Office de consultation publique de Montréal
sur le PPU des Faubourgs**

**Association des résidents du Vieux-Montréal
(ARVM)**

29 mars 2019

Présentation de l'Association des résidants du Vieux-Montréal (ARVM)

L'ARVM a été fondée en 1993 dans la foulée des fêtes du 350^{ième} anniversaire de Montréal dont la célébration avait mis à rude épreuve la patience des résidants : spectacles nocturnes, foules bruyantes, rues encombrées. Les fêtes terminées, les résidants décidaient de s'organiser pour défendre leur qualité de vie.

Outre cet objectif de défense de la qualité de vie, la mission de l'ARVM est également de favoriser la protection du patrimoine historique et culturel du Vieux-Montréal et de ses faubourgs en harmonie avec le développement résidentiel, commercial et touristique.

L'ARVM représente les résidants demeurant dans l'arrondissement historique et ses faubourgs soit le faubourg des Récollets, la Cité Multimédia et le faubourg Québec, ce dernier contigu à la zone d'étude.

Depuis sa fondation, l'ARVM a contribué aux travaux de la Table de concertation du Vieux-Montréal et à toutes les démarches de concertation et de consultation qu'a connues le quartier.

L'ARVM demeure en effet convaincue que seule une approche d'ouverture et de discussions entre les divers partenaires du milieu est susceptible de permettre un développement harmonieux du quartier; elle est également convaincue que le succès du Vieux-Montréal comme destination, son caractère vivant et dynamique dépendent en grande partie du fait qu'il s'agit d'un quartier habité.

Commentaires généraux

Le territoire du Vieux-Montréal et de ses faubourgs est enclavé entre, au nord, l'autoroute Ville-Marie et ses voies de desserte Saint-Antoine et Viger et au sud, par la voie ferrée et le territoire du Vieux-Port de Montréal. Outre Saint-Antoine, les rues Notre-Dame, Saint-Paul et de la Commune assurent les échanges est-ouest dans le quartier.

Peu peuplé (environ 7000 personnes avec les faubourgs), ce territoire manque cruellement de services et de commerces de proximité, sa structure commerciale étant surtout tournée vers les activités récréatives et touristiques. Des espaces verts y sont aussi peu nombreux.

Les documents fournis par l'arrondissement notamment la Mise en situation et les fiches par secteur indiquent la volonté de retisser les liens est-ouest entre le Vieux-Montréal et le secteur de la Molson en prolongeant la grille de rues existantes (Notre-Dame, de la Commune). De même dans l'axe nord-sud, des mesures sont proposées pour améliorer les liens avec le Vieux-Montréal en particulier en facilitant les déplacements piétonniers.

L'ARVM applaudit aux efforts pour désenclaver le territoire du Vieux-Montréal et l'arrimer aux futurs quartiers sur les sites de Radio-Canada et de la Molson. Il faut souhaiter que l'augmentation de la population liée à la requalification de ces secteurs génère une masse critique de résidants susceptibles d'attirer et de maintenir des services et commerces de proximité qui desserviront également le Vieux-Montréal.

Outre l'enclavement et la pénurie de services de proximité, la partie sud-ouest du territoire du PPU partage également avec le Vieux-Montréal certaines réalités (présence des voies ferrées et de l'activité portuaire, importance de la circulation de transit sur le réseau local notamment) ce qui incite l'ARVM à témoigner des expériences vécues par les résidants du quartier en termes d'atteintes à la qualité de vie.

Les infrastructures de transport et la qualité de vie des quartiers

La transformation du lien routier entre la fin de l'autoroute Ville-Marie, la rue Papineau et la rue Notre-Dame pour l'adapter au contexte urbain et y concilier toutes les mobilités est une des orientations retenues pour le secteur en requalification au sud du boulevard René-Lévesque.

Ce projet fait l'objet du document 3.1.1.2 intitulé «Évaluation des conditions favorables à la réalisation d'un boulevard entre le tunnel Viger et la rue Frontenac». Se basant sur les débits de circulation actuels, l'étude conclut que des répercussions importantes sont à attendre au plan de la circulation véhiculaire à l'échelle du centre-ville, de la ville de Montréal et de la région métropolitaine (p.84). L'hypothèse B qui prévoit des réductions de capacité routière, plus favorable au transport actif, générerait en heures de pointe «un blocage complet du réseau ...des remontées de files très importantes...un report massif sur les axes concurrents et le réseau de rues locales» (p.80).

Une telle situation serait préjudiciable non seulement aux déplacements métropolitains mais aussi à la qualité de vie dans les quartiers périphériques et aux objectifs de requalification des secteurs des abords du fleuve, de la Brasserie Molson, du site Radio-Canada et des Portes Ste-Marie. Pour le Vieux-Montréal, des répercussions importantes seraient à attendre notamment sur la rue Notre-Dame et la rue de la Commune qui accueillent déjà une part importante de circulation de transit dans l'axe ouest-est et ouest-nord (Plan local de déplacements du Vieux-Montréal, 2010).

Dans sa conclusion, le rapport EXP recommande que soit réalisée «une étude intégrée urbanisme/mobilité démontrant la fonctionnalité future des réseaux de transport et détaillant les mesures compensatoires à mettre en place.» (p.84) Outre l'analyse des origines et destinations et la modélisation des conditions de circulation, le rapport recommande l'évaluation, entre autres, de la mise en place de nouvelles solutions de transport en commun, des infrastructures et politiques à mettre en œuvre pour favoriser le transport actif et des potentiels de report modal vers le transport en commun et les modes actifs (p.84).

Recommandations

La mise en œuvre des recommandations du rapport EXP afin de finaliser les études d'opportunité de la transformation de la fin de l'autoroute Ville-Marie en boulevard est recommandée.

Afin de préserver la qualité de vie des quartiers existants et de permettre l'atteinte des objectifs relatifs à la requalification des espaces et à l'appui au

transport actif, notamment aux déplacements piétonniers dans la partie sud-ouest du territoire du PPU ainsi que dans le Vieux-Montréal, il est recommandé que la transformation en boulevard se réalise à la condition de mettre en place des services de transport en commun structurants dans l'axe du Boulevard René-Lévesque (SRB ou tramway) qui soient plus performants que les voies réservées actuelles.

Il est aussi recommandé de mettre en œuvre toute autre mesure y compris à l'extérieur du territoire à l'étude pour diminuer la circulation de transit et éviter la congestion récurrente sur les rues Notre-Dame et de la Commune dans le Vieux-Montréal et le secteur de la Molson.

Les rues Notre-Dame et de la Commune devraient être dédiées à la circulation locale y compris aux déplacements durables (marche, cyclisme et transport en commun local). Plus précisément nous sommes ravis du prolongement de la promenade du Chemin-qui-Marche vers l'est, il faudra toutefois s'assurer que la rue de la Commune ne soit pas élargie afin d'y préserver la quiétude pour une promenade. Une revitalisation du secteur du Quai de l'Horloge en parc portuaire et l'ajout d'arbres et de verdure sur la promenade du fleuve bonifierait le peu d'offre dans ce secteur pour des îlots de fraîcheur.

Prise en compte de l'activité portuaire et des voies ferroviaires

À plusieurs reprises, les documents identifient la présence des installations portuaires et des voies ferrées comme un enjeu en regard de l'accessibilité au fleuve. Cependant, outre le prolongement du belvédère du Chemin-qui-Marche sur la rue de la Commune, et un accès vers le fleuve à la hauteur d'une des rues entre Amherst et Alexandre-DeSève, peu d'éléments nouveaux sont ajoutés à la discussion.

Les résidants du Vieux-Montréal sont privilégiés puisqu'ils peuvent accéder au fleuve grâce aux aménagements de la Société du Vieux-Port de Montréal (VPM). Un plan directeur pour améliorer cet accès et valoriser la rive est d'ailleurs en discussion. Lors des échanges sur le plan directeur, la coupure constituée par les voies ferrées entre le Vieux-Port et le Vieux-Montréal a été soulevée sans succès.

Pour les résidants du Vieux-Montréal établis sur de la Commune et aux abords, les voies ferrées sont aussi une source de bruit qui nuit à leur quiétude nocturne et à leur qualité de vie. À l'ouest, la vitesse des convois, de plus en plus nombreux, et la présence d'une courbe sont en cause; à l'est, le bruit des

locomotives et des wagons réfrigérants à l'arrêt pendant des heures la nuit posent problèmes.

Les secteurs des abords du fleuve et de la Brasserie Molson et les immeubles qui y seront construits seront touchés par cette même problématique en plus d'être voisins directs des activités portuaires. Il y aurait lieu de revoir les propositions antérieures d'inversion de courbe du CP.

Recommandations

La requalification du secteur de la Molson doit prendre en compte les nuisances générées par les activités ferroviaires et portuaires. Il y a lieu de prévoir des mesures pour les atténuer notamment des exigences au niveau des matériaux de construction et de l'alignement des bâtiments. De plus, des ententes devraient être discutées avec l'Administration portuaire de Montréal (APM) et les compagnies ferroviaires quant à la gestion des opérations vis-à-vis des secteurs habités.

Bien qu'il soit complexe que les activités ferroviaires soient déplacées dans l'horizon de mise en œuvre du PPU des faubourgs, il y aurait lieu de mettre en œuvre la proposition d'inversion de la courbe du CP qui circule depuis un certain temps (2008) et par la même occasion de remettre en cause la présence de la voie ferrée du CN dans le Vieux-Montréal.

La Ville devrait ainsi promouvoir la création d'un parc portuaire sur le site du Quai de l'Horloge ce qui favoriserait la création d'un parc linéaire avec des îlots de fraîcheur entre l'est du Quartier des Faubourgs et l'ouest du Vieux-Montréal. Ce parc portuaire devrait être conçu pour être fonctionnel en été comme en hiver.

Milieus de vie complets

La réappropriation des secteurs en requalification qui sont en continuité du Vieux-Montréal a pour objectif d'en faire un secteur qui puisse contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des milieux de vie existants. Ce nouveau secteur bénéficierait d'être planifié en complémentarité avec le Vieux-Montréal qui, de par sa population, pourrait contribuer à alimenter une masse critique de résidents susceptibles d'attirer et de maintenir des services et commerces de proximité.

Recommandations

Dans un esprit de complémentarité entre les secteurs en requalification et le Vieux-Montréal, outre la connexion entre la partie nord et la partie sud du territoire du PPU des Faubourgs, il est recommandé de favoriser une connexion entre les parties ouest et est. Toute planification dans les secteurs en requalification devrait prendre en compte l'établissement d'une école, d'espaces verts de commerces et de services de proximité ainsi que d'équipements collectifs qui desserviront également le Vieux-Montréal.

Comme la préservation des vues sur le fleuve à partir de la rue de la Commune Est est une préoccupation identifiée, la Ville devra travailler avec la Société du Vieux-Port pour empêcher l'ajout de bâtiments dans le secteur du Quai de l'Horloge. Les vues à la hauteur des rues Amherst, de la Visitation, Plessis et Alexandre-DeSève doivent être préservées. De plus, la vue doit être protégée au-delà de la rue Amherst, considérant le stationnement étagé qui est planifié dans le plan directeur de la SIC, i.e. tout le long de la rue de la Commune. Le territoire des Faubourgs se rend jusqu'à la rue Saint-Hubert et on doit protéger la vue jusqu'à la rue Berri pour préserver l'intérêt du Belvédère du Sentier qui marche.

Christine Caron

Présidente de l'ARVM

29 mars 2019